

Desarrollo regional y turismo: el caso de Bahía de Banderas

STELLA MARIS ARNAIZ BURNE*
ALFREDO CÉSAR DACHARY**

Este trabajo deriva del proyecto de investigación denominado “Bahía de Banderas a futuro. Construyendo el porvenir 2000-2025” y tiene como universo de estudio la región de Bahía de Banderas, que comprende los municipios de Puerto Vallarta y Cabo Corrientes, en el estado de Jalisco, y Bahía de Banderas, en el estado de Nayarit. La región estudiada tiene tres décadas de desarrollo intensivo del turismo. Sin embargo, el diagnóstico de la misma arrojó grandes problemas, que sintetizan la problemática general de la región. En el presente artículo se plantea una propuesta específica basada en el estudio realizado y en el sentir de todos los actores sociales; asimismo, se presentan las principales líneas de acción.

RESUMEN - ABSTRACT

This work emerges from the research project called “Bahía de Banderas prospect. Building the future 2000-2025”, which presents Bahía de Banderas as a study area, comprising Puerto Vallarta and Cabo Corrientes municipalities, in Jalisco State, and Bahía de Banderas, in Nayarit State. The analyzed region shows three decades of intensive tourism development. However, the diagnostic of the region brought about great problems that summarize the general problematic situation in the region. In this paper a specific proposal based on the study carried out reflecting the view of the social actors is stated; accordingly, the main action lines are shown.

Palabras clave: Turismo, desarrollo regional y Bahía de Banderas.

Introducción

En México, a partir del gobierno del general Lázaro Cárdenas, se comienza a trabajar con un sistema de planificación sexenal (Plan 1934-1940), pero será recién en la década siguiente cuando en el país se sienten las bases de una planificación por cuencas hidrológicas, que es el antecedente moderno de la regionalización nacional.

De estos programas pioneros de la regionalización a partir de cuencas —una perspectiva muy adelantada para su época y más acorde con una visión moderna, como es el ordenamiento ecológico nacional— a la perspectiva actual, en donde cada estado tiene su propia regionalización, han pasado cinco décadas de experiencias cuyos resultados han sido muy disímiles.

La mayoría de las experiencias ya han sido analizadas en diferentes foros y ensayos, pero nos referimos generalmente a las experiencias de regiones que se desarrollan a partir de dos sectores que históricamente la economía ha reconocido con capacidad de liderar un proceso de desarrollo regional. Nos referimos a la industria y al sector agropecuario, forestal y pesquero (SPP, 1985).

En general, el turismo no ha sido considerado por la academia o los centros de análisis y operación en las regiones como un motor de desarrollo, aunque la realidad sea muy diferente.

En la misma década en que comienzan a implantarse los grandes programas de desarrollo regional, durante la presidencia de Ávila Camacho (1940-1946), el Estado mexicano define una línea estratégica muy precisa, expresada en la llamada “Marcha al Mar”.

**Doctora en Antropología por la Universidad Laval, Quebec, Canadá. Profesora-Investigadora en el CUCosta, de la UdeG, y Coordinadora de la Maestría en Desarrollo Sustentable y Turismo. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel 2. Correo electrónico: stellaarnaiz@hotmail.com.*

***Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad de Leiden, Holanda. Profesor-Investigador en el CUCosta, de la UdeG y Director del Centro de Estudios para el Desarrollo Turístico Sostenible. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel 2. Correo electrónico: adachary7@hotmail.com.*

Se trataba de volver a ocupar los casi 12 000 km de costas de un país bioceánico, que se había desarrollado en sus valles centrales luego del proceso de Independencia y la pérdida de casi el cincuenta por ciento del territorio original a manos de Estados Unidos, y las guerras, invasiones y ocupaciones que estos conflictos significaron durante todo el siglo XIX, incluida la invasión francesa, la creación del Imperio y demás secuelas de esta difícil época.

Esta estrategia nacional tomó al turismo como uno de sus pilares, pero además de esta actividad, se generaron otras asociadas a la ocupación de las costas, como fue el caso del puerto y el desarrollo industrial que se dieron en Lázaro Cárdenas, Michoacán.

En la década de los sesenta, dos hechos impactaron profundamente la geopolítica y la política interior de México: uno de ellos fue la Revolución cubana, que llevó a que el país descubriera su amplia frontera sur: la marítima, porque la compartía con Cuba, en pleno auge de la guerra fría, y por ser el canal de Yucatán el paso más importante para Estados Unidos, de petróleo y mercancías que venían de la gran cuenca del Mississippi; y por el otro, la frontera con Centroamérica, por el auge de los movimientos insurgentes en Guatemala y luego en toda la región (Dachary y Arnaiz, 1998).

El otro hecho se deriva de las prospecciones de los grandes yacimientos petroleros, de lo que hoy es la sonda de Campeche; y así, el Golfo de México pasaba a ser una frontera estratégica junto al Caribe y Centroamérica.

En este marco se originó Cancún y, con él, la ocupación de la costa Caribe de México, hoy en día la mayor región de desarrollo turístico del país y una de las más importantes de la cuenca del Caribe.

En estas líneas estratégicas se asientan la política del Estado mexicano con relación al turismo, y que se expresará en la aplicación de éste como un modelo de desarrollo en las zonas costeras, aisladas y deshabitadas de esa época, por ser la única actividad con capacidad de repoblamiento y dinamismo económico en el mediano plazo.

Así nació primero Infratur, que luego se transformó en Fonatur, y con ello la política de los centros íntegramente planeados: Cancún en el Caribe, y en el Pacífico: Loreto, Los Cabos, Ixtapa y Bahías de Huatulco (Fonatur, 1996).

Los diferentes destinos tuvieron un desarrollo muy desigual. Cancún fue el más exitoso y su impacto se amplió al crearse un corredor turístico, Cancún-Tulum de más de 120 km. Los Cabos y Loreto se han desarrollado en Baja California Sur siguiendo los modelos hoy obsoletos de los polos turísticos. Y los destinos del Pacífico sur: Ixtapa y Bahías de Huatulco han tenido un crecimiento lento, por estar ubicados fuera de las rutas comerciales del país y en entidades con un alto nivel de conflicto social y gran marginación, los estados

de Guerrero y Oaxaca. Pero además de los centros planeados, hubo otros que no lo fueron y que hoy compiten con éstos. De entre ellos destaca Puerto Vallarta, en el estado de Jalisco, el centro de la región turística de Bahía de Banderas, que es la que vamos a analizar a continuación.

Antecedentes

En el estado de Jalisco, las políticas de colonización tuvieron vigencia hasta 1964. Uno de los periodos de mayor auge fue la década de 1940, dentro del marco de la “Marcha al Mar” y en el contexto de la segunda guerra mundial (Castillo, 1991).

En el decenio de 1950 se continuó esta obra a través de la Comisión de Planeación para la Costa de Jalisco, pero los problemas centrales que limitaban el desarrollo en la región parecían imposibles de superar: el agua en la costa centro sur y la falta de caminos en toda la región. A ello se le sumaron una serie de graves desastres naturales que afectaron la economía agraria de esta región (Rodríguez, 1991).

Puerto Vallarta, la población más importante de Jalisco en la costa y la de mayor tamaño y representatividad en Bahía de Banderas, se inicia a mediados del siglo XIX, con el rancho Las Peñas. En 1886 se decretó su erección como comisaría y en 1918 se creó el municipio del mismo nombre, que media década después se abriría al mundo del turismo (Murguía, 2000).

En los años sesenta comienza a despegar como centro turístico, ascenso en el cual se combinan hechos fortuitos, como la filmación de *La noche de la iguana*, y acciones concretas, como la erección en ciudad de Puerto Vallarta, lo cual le permitió ser dotada de importantes obras públicas para dar el salto de una aldea rural a un sitio turístico que aspiraba a ser internacional.

Del lado de Jalisco está Puerto Vallarta, y junto al mismo se localiza el municipio de Cabo Corrientes, la continuación de Jalisco en la Bahía de Banderas. El lado norte de la bahía se encuentra en el estado de Nayarit, administrativamente es el municipio de Bahía de Banderas, creado en 1991, a partir de la división del municipio de Compostela.

Ambas zonas fueron desarrolladas por la Federación en la década de 1970, con la creación del Fideicomiso de Bahía de Banderas. A partir de esta figura, que se forma mediante las expropiaciones a grandes zonas de propiedad ejidal y comunal, el presidente Luis Echeverría Álvarez detonó el desarrollo de las principales zonas de playa de esta región, que concluye con la apertura del primer hotel ejidal de la zona en Bucerías, la mayor localidad costera nayarita.

Es esta región —que tiene, en realidad, tres décadas de desarrollo intensivo del turismo— el objetivo del estudio que

se realizó en el último año, y del cual pretendemos plantear los problemas que debimos enfrentar, las conclusiones a que arribamos y las principales estrategias que se recomendaron, dado que el estudio está orientado a formular un plan estratégico para las primeras dos décadas de este siglo.

La región

El primer problema que debimos abordar, y del cual derivaría la propia viabilidad del estudio, era el saber si Bahía de Banderas —los tres municipios que la integran— se podía definir como una región.

El único antecedente que existía era un estudio realizado a comienzos de los años ochenta por el gobierno federal, a fin de crear un Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de la desembocadura del Río Ameca, que es el límite entre las dos entidades y está ubicado en el centro de la bahía (CC-DRA, 1980).

Definir a la región no fue tarea fácil, ya que al respecto de esta área existen diferentes criterios de regionalización, limitados por criterios político-administrativos, lo que se convierte en el principal escollo para definirla y en la principal barrera para operarla.

Dos estados, tres municipios, la autoridad federal, seis niveles de gobierno, ¿es posible coordinar a éstos y así poder operar una región por encima de estas divisiones? La tarea fue titánica, pero aún no sabemos si el tiempo nos dará la razón.

- Criterio económico: regionalización por estados, los dos municipios de Jalisco, Cabo Corrientes y Puerto Vallarta, sumados a un tercero, Tomatlán, forman la región costa norte (G. E. Jalisco, 2000). Bahía de Banderas en Nayarit, forma parte de la región costa sur (Acai, 1998).

- Criterio turístico: la costa de Jalisco forma parte del corredor Costa Alegre (Sedue-SRA-Sectur, 1990). Bahía de Banderas forma parte del corredor San Blas-Vallarta, promovido por el gobierno del estado (Fideba, 2000).

Los criterios dominantes deberían ser superados por nuevos conceptos para poder integrar esta región; tal fue el primer reto del estudio.

El viejo y obsoleto criterio de corredores turísticos corresponde a un concepto ya superado, que partía de la base de que el turismo masivo de sol y playa era un modelo autónomo, que no requería de otros espacios y que sostenía una zona turística.

Esto llevó a la creación de corredores cerrados, de turismo burbuja, que con los años se volvieron insuficientes ante la necesidad del turismo moderno de generar nuevos segmentos para ofrecer nuevas alternativas a los turistas de sol y playa, lo cual hoy es una de las principales megatendencias mundiales.

De allí que para definir esta región como una zona de desarrollo cuyo eje es el turismo, debimos partir de los siguientes criterios:

Desarrollo sustentable: aplicar el paradigma del desarrollo sustentable a una zona de desarrollo turístico es algo diferente a lo que se define como turismo sustentable. Este criterio no es posible en el desarrollo turístico actual: no puede haber zonas sustentables, hoteles, áreas específicas, mientras priva el caos en el resto del área. La región es sustentable cuando hay un equilibrio tanto del desarrollo económico como de la distribución de sus beneficios, lo cual no se da en la mayoría de las zonas de desarrollo turístico, donde hay una clara división entre la zona turística (con todos los servicios y sin problemas reales) y las zonas de las poblaciones de acogida, la periferia de las mismas, donde conviven la marginación social con las carencias y los conflictos que de éstas se derivan (Universidad de Guadalajara-Asociación de Empresarios de Bahía de Banderas, 2001). Esto implica diversificación económica, ordenamiento ecológico, planificación urbana, áreas naturales protegidas y un manejo integral de la región.

Desarrollo turístico regional: esta segunda vertiente deriva del actual estado de avance de la teoría del desarrollo del turismo, partiendo de los criterios actuales de *clusters* regionales y no de actividades (INCAE-HIID, 1999) y las megatendencias mundiales (OMT, 1999), que ponen acento en el proceso de diversificación de la oferta a partir de la apertura de nuevos segmentos, tomando como eje el denominado turismo alternativo.

Este reciclaje del turismo masivo dentro de un arco iris de nuevas opciones, nos permite ampliar la visión limitada de corredor a una más amplia de región de desarrollo turístico, que serían las zonas periféricas a las primeras, donde se pueden abrir los nuevos segmentos y así integrar el área masiva a las alternativas, comenzando en los grandes centros de playa.

A partir de la integración de estos criterios y teorías sobre el desarrollo sustentable y el desarrollo del turismo, es que pudimos realizar un primer acercamiento a la definición de esta región; definición provisional, porque aún creemos que la misma debe abarcar otros municipios de la zona de montaña y, segundo, porque la integración de ésta entre dos corredores que se superponen en los límites nos llevaría a redefinir las áreas de influencia de Bahía de Banderas.

Así, inicialmente la región se limitó a los tres municipios que comparte la bahía, que es una región de desarrollo turístico más amplia que la propuesta en los años ochenta: la zona conurbada de la desembocadura del río Ameca, que se limitaba a la zona y los valles que atraviesa este río.

Esta región abarca, con un criterio similar aunque diferenciado al de las reservas de la biosfera, tres grandes áreas:

una que sería la zona núcleo, el gran arco periférico montañoso, donde se prevé una actividad mínima y conservación, por ser el área forestal, el gran pulmón de la región y la parte elevada de la cuenca, que juega un papel fundamental en el mantenimiento de la misma.

Los valles son una zona intermedia, donde la actividad es agropecuaria pero bajo control, allí el problema es el impacto de los agroquímicos que contaminan la cuenca, pero hoy es factible revertir la tendencia promoviendo una agricultura orgánica.

La zona de uso turístico es la más intensiva y abarca las áreas costeras, zonas bisagra entre los ecosistemas marinos y continentales, y el área de mayor atractivo histórico.

Así, la conformación de una zona con usos diferenciados permitirá revertir las tendencias del uso intensivo de las zonas costeras, dispersando un importante sector de visitantes entre un sinnúmero de segmentos que se abrirían en estas dos zonas continentales.

Esta es la diferencia entre el corredor —siempre costero o que abarca un mismo ecosistema, como podría ser un corredor de la selva, montañoso, etcétera— y la región de desarrollo turístico, donde se deben dar las siguientes características:

- Diferencia de zonas a partir de su uso y el papel que las mismas juegan en toda la región.
- Diferencias de cargas y combinación de actividades turísticas con otras que no lo son: agricultura y silvicultura sustentable con turismo rural, ecoturismo y turismo de aventura, como un ejemplo.
- Diferenciación al interior de cada zona dentro de la región, a fin de que existan áreas de uso y otras de conservación, para poder lograr un desarrollo equilibrado en relación a los recursos, eficiente en relación a las actividades y equitativo en referencia a su distribución. En síntesis, un desarrollo sustentable.

Un ejemplo lo da la zona costera, la cual hemos dividido, según su tipo de uso, en zonas de reserva territorial, áreas de uso mínimo y conservación, zonas de turismo intensivo, zonas de turismo de intensidad media y baja.

Lograda esta definición de nuestra región, pasamos al diagnóstico y luego al pronóstico, para de allí generar un plan estratégico, que se prevé tendrá veinticinco años de vigencia.

Los problemas de una región turística

El diagnóstico arrojó cuatro grandes problemas, que sintetizan la problemática general de la región, y a partir de ellos se definieron las líneas estratégicas que serían operadas por proyectos específicos.

Problemas ambientales

La cuenca y sus problemas: la cuenca del río Ameca concentra todos los problemas existentes, desde la deforestación al uso intensivo de agroquímicos; desde las poblaciones sin servicios a la basura en las carreteras y ríos.

Estos problemas se reflejan al final de la cadena y terminan impactando en la zona costera y en las aguas de la bahía, que son el producto insignia de un centro de sol y playa.

Pero no se trata de un problema ecológico sino de un problema social, que refleja las asimetrías económicas de la región y la búsqueda de modelos de supervivencia de los menos favorecidos, unido a las carencias que genera la infraestructura regional por un accionar errático del Estado.

Problemas urbanos

Puerto Vallarta —como la mayoría de las ciudades del país— ha crecido sin planeación. Ello genera una serie de problemas que en las urbes turísticas son aún más graves, ya que el turista debe convivir con ellos en forma directa o indirecta.

El asentamiento poblacional sin orden genera graves problemas urbanos y ello también se refleja en servicios ineficientes o inexistentes; todo termina en un solo lugar: en la bahía, y se manifiesta en la gran contaminación sus aguas.

Las ciudades sin planeación crecen caóticamente y allí aparecen otros problemas: la falta de áreas verdes y deportivas o de servicios culturales, entre otros. Pero también el caos se refleja en el transporte y la circulación. Puerto Vallarta tiene, por su orografía, una crisis de circulación porque es un embudo hacia el sur y tiene sólo una entrada por el norte, con un periférico que ya es una avenida más.

La especulación inmobiliaria cierra el espectro: le da mayor dinamismo al caos porque encarece la ciudad y el resto de las localidades, aunque no existan las reservas territoriales para hacer posible el desarrollo urbano.

En la región hay catorce localidades, una sola ciudad (180 000 habitantes) y el resto son poblaciones que tienen una media de entre 5 000 y 10 000 habitantes promedio.

Problemas regionales estructurales

La región creció en forma caótica, sin ninguna distribución de zonas especializadas por actividad, lo cual hoy se refleja en la distribución espacial que coloca en un mismo plano a actividades industriales junto a las turísticas.

Esto se agudiza por la competencia del uso del suelo y los valores que éste toma a partir de la especulación inmobiliaria. En realidad, los precios del metro cuadrado de

suelo están sirviendo de regulador del uso del suelo; aunque estén controlados por una gran especulación que no siempre refleja estos precios, porque se espera que los mismos incrementen su valor.

El problema central está en la falta de vías de comunicación al interior de la región, su sistema data de hace medio siglo. Esto ha hecho que las diferentes actividades se concentren alrededor de la única carretera federal, que va de norte a sur, y sólo integren el resto de la región por caminos perpendiculares y que terminan en las faldas de los cerros, donde está el límite de las tierras aptas para la explotación agropecuaria.

Este caos espacial ya afecta al turismo de dos maneras: por un lado, al mezclar las vías de transporte lo cual deriva en un riesgo permanente para el transporte de los turistas frente a la circulación masiva de transporte especializado, y por otra, al compartir espacios actividades peligrosas y contaminantes con zonas de uso turístico o uso residencial. Este modelo caótico se refleja en la mayoría de las regiones turísticas costeras, incluso en el corredor Cancún-Tulum.

Problemas del turismo

El turismo, la actividad que genera más del 80 por ciento del PIB regional y crea más del 70 por ciento del empleo no rural, está en crisis porque el modelo que se desarrolló está hoy en proceso de reconversión, ante las nuevas tendencias que dominan a esta actividad líder en la globalización.

El modelo de desarrollo del turismo masivo de sol y playa entró en crisis y ello se refleja de diferentes maneras. Primero, hay una reducción real de visitantes, aunque en el caso de Puerto Vallarta el impacto es menor por tener 45 por ciento de cuartos en tiempo compartido. Segundo, cambia el tipo de turista, cada vez de menor ingreso y nivel cultural, con ello se deprime la derrama y la distribución de beneficios. Tercero, ante esto domina el modelo del todo incluido, que aumenta el porcentaje de dinero que nunca ingresa al país y queda en manos de los grandes mayoristas y cadenas.

La región ha comenzado un proceso de reconversión y de diversificación hacia nuevos segmentos, como el golf, el deporte náutico, el turismo de aventura, el ecoturismo o el turismo cultural, entre los principales.

En la capacidad de reciclarse y adecuarse a las nuevas tendencias mundiales estarán las posibilidades de competitividad y sostenibilidad que requiere la región para figurar entre los destinos atractivos a escala del mercado mundial.

Propuestas para un desarrollo regional

La visión deseada por todos los actores es la siguiente:

Bahía de Banderas, epicentro económico del Pacífico medio, tendrá un desarrollo sustentable y como actividad líder un turismo altamente competitivo, con una oferta muy amplia, que acelerará el desarrollo de los otros sectores, a fin de lograr una importante diversificación y un pujante mercado de trabajo que permitirá una sociedad más equitativa (Universidad de Guadalajara-Asociación de Empresarios de Bahía de Banderas, 2001).

Esto implica tres acuerdos básicos:

- Integrar la región a partir de sus respectivas sociedades, romper con las competencias entre municipios y reducir los conflictos entre estados.
- Integrar los poderes en pugna a partir de una organización regional que coordine las acciones, pero que no reemplace las funciones específicas de cada uno de ellos.
- Lograr compromisos entre los poderes públicos, sectores empresariales y sociedad civil, para operar el plan y sus mecanismos de gestión.

Esto se reflejará en dos grandes líneas estratégicas: la que se orienta a solucionar los problemas estructurales regionales, incluidos los urbanos, y la que se dirige a la actividad central de la región: el turismo.

Lo anterior nos llevó a dividir el tiempo del plan, que es de veinticinco años, en dos partes: una primera, de cinco años, en la cual se tomarán las medidas drásticas para evitar que la magnitud de los problemas regionales afecte en forma irreversible al turismo; y una segunda parte, de dos décadas, en la cual se plantean acciones por planes quinquenales, orientados a consolidar y diversificar el desarrollo de la región.

En este trabajo concluiremos con la respuesta de los primeros cinco años, que es una propuesta específica basada en el estudio y el sentir de todos los actores sociales. Son diez líneas de acción, que analizaremos individualmente.

1. Reordenamiento territorial: consiste en un nuevo ordenamiento ecológico, que ya no es más por municipio, sino por región, tomando en consideración el estado actual de los ecosistemas de la región.

2. Plan maestro de desarrollo: el nuevo ordenamiento permite planificar sobre las zonas y jerarquizar las inversiones a fin de poder superar los problemas antes detectados.

3. Áreas naturales protegidas: como apoyo al ordenamiento y al plan maestro, se prevé una reserva de la biosfera en toda la periferia montañosa de la región, además de otras áreas específicas al interior de la misma.

4. Drenajes y plantas: eje del conflicto ambiental, se prevé construirlas en los próximos cinco años.

5. Basura: se ordena un área de relleno sanitario común, dos periféricas y sistemas de reciclado, procesamiento y almacenamiento de la basura recuperable, la infecto-contagiosa y la tóxica o peligrosa.

6. Reordenamiento urbano: a partir de reservas territoriales, planes propios por localidades y municipios.

7. Comunicaciones regionales: periférico regional, para reorganizar los espacios y carreteras transversales, así como las vías rápidas, para mejorar la comunicación regional.

8. Certificación de la sustentabilidad: se creará una empresa de certificación que opere en toda la región, y que promueva la sustentabilidad a partir de indicadores y modelos.

9. Diversificación del turismo: como única opción, a partir de una nueva zonificación adecuada para hacer convivir diferentes tipos y segmentos de turismo.

10. Cambios en la estructura legal: para hacer posible estos cambios, se deben crear nuevas figuras legales, como una Coordinación del Desarrollo Regional de la Bahía y un sistema de fondos privados para apoyo a proyectos e inversiones (Fondo Vallarta), además de una asociación civil, que va a ser el contralor de las acciones del estado y la coordinación de la región.

La región turística es un reto diferente al corredor turístico, se trata de buscar un equilibrio entre las actividades económicas y una mejor distribución de sus beneficios en una sociedad polarizada por el tipo de modelo que genera el turismo. Este reto lleva a la sostenibilidad a enfrentarse con la realidad. El desarrollo sustentable debe estar basado en una economía diversificada, con un elevado nivel de autosuficiencia, para evitar caer en dependencias mayores y sufrir un elevado índice de vulnerabilidad.

Estas propuestas, que surgen de la combinación de estudios técnicos con una planeación participativa, comienza a enfrentarse al juicio de la aplicación y ello implicará para los investigadores un verdadero reto, ante la falta de nuevas experiencias en este tipo de desarrollo regional: el de las regiones turísticas.

Bibliografía

- Acai (Asesoría en Calidad Turística Integral) y Secretaría de Planeación del Desarrollo de Nayarit, *Diagnóstico general y formulación de estrategias para el desarrollo de la actividad turística en el estado de Nayarit*, Tepic, 1998.
- Castillo, Carlos M., “El proyecto de colonización de la costa de Jalisco. Primera etapa: 1944-1947”, en *Estudios Sociales*, Guadalajara, 1991, mayo-agosto, núm. 11.
- Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible (INCAE)-Harvard Institute for International Development, *Centroamérica en el siglo XXI: una agenda para la competitividad y el desarrollo sostenible*, INCAE, Costa Rica, 1999.
- César Dachary, Alfredo y Stella Maris Arnaiz Burne, *El Caribe mexicano, una frontera olvidada*, UQR00-FPMC, México, 1998.
- Comisión de Conurbación de la Desembocadura del Río Ameca (CCDRA), *Plan de ordenación de la zona conurbada* (versión inicial), México, 1980.
- Fideicomiso de Bahía de Banderas y Gobierno del Estado de Nayarit, *Corredor Turístico Vallarta-San Blas*, Gobierno del Estado de Nayarit, Tepic, agosto, 2000.
- Fondo Nacional de Fomento al Turismo, *Centros Integralmente Planeados*, Fonatur, México, 1996.
- Gobierno del Estado de Jalisco, “Región 09 norte”, en *Plan de Desarrollo Regional* (versión abreviada), Gobierno del Estado de Jalisco, México, 2000.
- Murguía Fragoso, Carlos, *Recuerdos y sucesos de Puerto Vallarta*, Editorial Ágata, México, 2000.
- Organización Mundial de Turismo (OMT), *Turismo panorama 2000, nuevas previsiones*, Madrid, 1999.
- Rodríguez Bautista, María, “La integración de la Costa de Jalisco”, en *Estudios Sociales*, Guadalajara, 1991, mayo-agosto, núm. 11.
- Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP), *Antología de la Planeación en México 1917-1985*, FCE, México, 1985, t. II (1947-1958).
- Sedue-SRA-Sector, “Declaratoria de zona de desarrollo turístico prioritario del corredor turístico ecológico denominado Costa Alegre en el estado de Jalisco”, en *Diario Oficial*, México, 1990.
- Universidad de Guadalajara-Asociación de Empresarios de Bahía de Banderas, *Bahía de Banderas a futuro. Construyendo el porvenir 2000-2025*, Universidad de Guadalajara. Puerto Vallarta, 2001.